WIJ WILLEM-ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van …tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met het bieden van de mogelijkheid tot het vervroegen en verlengen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van ….. 2015, nr. IenM/BSK-2015/….., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 8.15 van de Wet luchtvaart;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van…. 2015, nr. W….);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-2015/…, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 8.15 van de Wet luchtvaart;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In bijlage 1 behorende bij de artikelen 2.1, 3.1.1, eerste lid, en 3.1.2, eerste lid, van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, worden de kaarten met de nummers 02/21, 04/21, 06/21, 08/21, 10/21, 12/21, 14/21, 16/21, 18/21, 20/21 en 21/21 vervangen door de in de bij dit besluit behorende bijlage gevoegde kaarten met de nummers 02/21, 04/21, 06/21, 08/21, 10/21, 12/21, 14/21, 16/21, 18/21, 20/21 en 21/21.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad wordt geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Het onderhavige besluit (verder te noemen: dit besluit) wijzigt het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). Dit besluit biedt Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de mogelijkheid om als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ook tussen 22.15 uur en 23.00 uur toe te passen teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. De richttijd is 22.30 uur. Per dag wordt op basis van het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden bepaald vanaf welk tijdstip het toepassen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures mogelijk is. Deze beslissing wordt genomen door de operationele supervisors van LVNL.

Daarnaast wordt op alle nachtkaarten voor vertrekkend verkeer verduidelijkt dat het ook mogelijk is de nachtprocedures te verlengen tot 6.45 uur. In de vorige wijziging van het LVB in verband met het verlengen van de nachtprocedures (Stb. 2012, 382) was dit alleen aangegeven op de kaarten voor de Polderbaan en de Kaagbaan, terwijl het bieden van de mogelijkheid van het verlengen van de nachtprocedures ook is gewenst indien in de nacht – bij uitzondering - een andere baan in gebruik is. Omdat het verlengen van de nachtprocedures tot 6.45 uur al in de vorige wijziging van het LVB is toegelicht, wordt in deze nota van toelichting volstaan met alleen een toelichting van het vervroegen van de nachtprocedures.

Het besluit heeft geen invloed op de grenswaarden in de handhavingspunten geluid, deze wijzigen niet.

2. Totstandkoming van het besluit

Aldersakkoord en CDA's

In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken opgenomen over de invoering van CDA's (landingen in glijvlucht) in de late avond van 20.30 uur tot 23.00 uur. De doelstelling daarvan is onder meer een hinderbeperking in het verder weg van de luchthaven gelegen gebied. In maart 2012 zijn de partijen aan de Alderstafel tot de conclusie gekomen dat de oorspronkelijke afspraken niet integraal uitgevoerd konden worden. Conform de bepaling in het Aldersakkoord, die voorziet in situaties waarin onverhoopt niet tot uitvoering van overeengekomen hinderbeperkende maatregelen kan worden gekomen, is besloten een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen op te stellen.

Het overeengekomen 'alternatieve pakket voor CDA's' bevat een aantal maatregelen met een vergelijkbare omvang van het hinderbeperkende effect als het oorspronkelijke voorstel met glijvluchtnaderingen tussen 20.30 uur en 23.00 uur. De Tweede Kamer is hier op 11 december 2012 over geïnformeerd (Kamerstukken II 2012/12, 29 665, nr. 181)

Eén van de maatregelen uit het overeengekomen alternatieve pakket is het uitvoeren van CDA's vanaf 22.30 uur, tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure

op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23.00 uur gebruikte nachtprocedures. De nachtprocedures hebben betrekking op zowel landend als startend verkeer. Overigens is bij de totstandkoming van het CDA akkoord in 2012 gekeken naar de effecten van het vervroegen van het gebruik van de huidige nachtprocedures eerder dan 22.30 uur. Op basis van deze verrichte analyse is geconcludeerd dat dit negatieve netwerkeffecten oplevert als gevolg van verminderde afhandelingscapaciteit voor zowel naderend als vertrekkend verkeer. Deze verminderde afhandelingscapaciteit leidt tot vertragingen, vermindering van de punctualiteit en connectiviteit.

De nachtprocedures en het gebruik van CDA's zijn belangrijke middelen bij het zo beperkt mogelijk houden van de geluidbelasting in de nachtperiode. Door het gebruik van nachtelijke naderingsprocedures nadert het vliegverkeer op grotere hoogte en waar mogelijk via een glijvluchtnadering. Doordat de motoren hierbij minder vermogen hoeven te leveren en de vliegtuigen hoger vliegen, zorgt deze procedure voor minder geluidbelasting in (delen van) de omgeving van de luchthaven.

De experimenteerregeling

Op 1 november 2013 is de experimenteerregeling in werking getreden die het gedurende een proefperiode mogelijk maakt, indien het actuele verkeersaanbod en/of andere (operationele) omstandigheden het toelaten, tussen 22.30 uur en 23.00 uur de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te gebruiken, teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen (Stcrt. 2013, 29453).

Op Schiphol worden in de nacht andere procedures toegepast dan overdag. Bij de nachtprocedures wordt een andere baanpreferentietabel toegepast en worden andere naderingsprocedures (geluidsarme CDA’s) en andere vertrekprocedures (routes) gevlogen dan overdag. In het vigerende LVB is deze nachtperiode gedefinieerd als de periode tussen 23.00 uur en 6.00 uur.

Onder vertrekprocedure wordt verstaan het door een vlieger vanaf de start volgen van een SID. Een SID is een Standard Instrument Departure; een vertrekprocedure die de piloot in de boordcomputer invoert waardoor het vliegtuig die procedure volgt vanaf de startbaan, ook wel: uitvliegroute. De SID’s die overdag worden gevlogen verschillen van de SID’s die in de nacht worden gevlogen. ’s Nachts wordt een route langer en tot een grotere hoogte doorgevlogen dan overdag. Onder nachtelijke aankomstprocedure wordt verstaan het volgen van een vaste naderingsroute of het van grotere hoogte aanvliegen van Schiphol. Gedurende de nacht worden in principe twee banen ingezet, de Polderbaan en de Kaagbaan. Alleen deze twee banen kennen daarom vaste naderingsroutes in de nachtprocedure. Naast het gebruik van een andere route, blijven in de nachtelijke procedure straalvliegtuigen ook tot een grotere vlieghoogte op hun vertrekroute (900 m). Een vergelijkbare situatie geldt voor alle banen die geen vaste naderingsroute specifiek voor de nacht kennen, zij hebben ’s nachts een grotere aanvlieghoogte (3000 voet in plaats van 2000 voet). Deze banen worden echter zelden ’s nachts gebruikt.

De experimenteerregeling liep op 1 november 2014 af. Op 16 september 2014 heeft de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) geadviseerd om de experimenteerregeling voor het gebruiksjaar 2015 met een jaar te verlengen. De regeling waarmee het experiment ongewijzigd met 1 jaar is verlengd (Stcrt. 2014, 29272), loopt op 31 oktober 2015 af. Artikel 8.23a, zesde lid, Wet Luchtvaart bepaalt dat indien een ontwerpwijziging van het LVB waarin het experiment structureel wordt gemaakt vóór afloop van de regeling is bekendgemaakt, de regeling mag worden verlengd totdat

deze wijziging van het LVB in werking is getreden Na de bekendmaking van het ontwerp van het onderhavige besluit kan de experimenteerregeling dus worden verlengd.

Positief advies Omgevingsraad Schiphol

Op 27 maart 2015 heeft de vergadering van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) plaatsgevonden waarin het advies over de maatregel is besproken. De leden van het Regioforum van de ORS hebben unaniem geadviseerd om de maatregel waarbij de luchtvaartsector de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ook toe kan passen tussen 22.30 uur (richttijd) en 23.00 uur definitief in te voeren.

Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)

Tijdig voor het aflopen van de experimenteerregeling is besloten om de maatregel definitief vast te leggen in het LVB. Voor de onderbouwing van dit besluit is een milieurapport gemaakt. In dat rapport (Evaluatie vervroegen nachtprocedures Schiphol, To70, maart 2015) zijn de milieueffecten van de maatregel bepaald om vast te kunnen stellen of bij wijziging van het LVB aan de vereiste milieubescherming wordt voldaan. Om de voortzetting van de maatregel vanaf 1 november 2015 ook juridisch mogelijk te maken is de onderhavige wijziging van het LVB vastgesteld.

Op de kaarten 02/21, 04/21, 06/21, 08/21, 10/21, 12/21, 14/21, 16/21, 18/21, en 20/21 wordt het tijdstip van de nachtprocedure gewijzigd naar 22.15 uur - 6.45 uur. Dit biedt LVNL de mogelijkheid om als het verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrekprocedures vanaf 22.15 uur tot 06:45 uur toe te passen teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. Daarbij is de richttijd voor het starten van deze procedures 22.30 uur en voor het beëindigen van deze procedures 6.30 uur. Per dag zal het daadwerkelijk tijdstip waarop wordt overgegaan van dag- naar nachtprocedures en vice versa door de operationele supervisors van LVNL worden bepaald.

Met betrekking tot de naderingsprocedures bevat het LVB alleen luchtverkeerwegen voor de nacht voor de Polderbaan en de Kaagbaan op kaart 21/21 en niet voor de dag. De periode op deze kaart is gesteld op 23.00 uur tot 6.00 uur. Omdat er geen luchtverkeerwegen voor naderingen voor de dag zijn voorgeschreven, kan LVNL tussen 22.15 uur en 23.00 uur en tussen 6.00 uur en 6.45 uur voor naderingen de nachtprocedures aanhouden.

Artikel 3.1.2, derde lid, bepaalt dat overdag de minimumvlieghoogte dient te liggen op of boven 2000 voet en in de nacht op of boven 3000 voet. LVNL kan dus tussen 22.15 uur en 23.00 uur en 6.00 en 6.45 uur de vlieghoogte voor de nacht van 3000 voet aanhouden.

Om continuering van de maatregel te waarborgen totdat de maatregel definitief in het LVB is verankerd, is op basis van artikel 8.23a, zesde lid, Wet luchtvaart de ministeriele regeling verlengd tot het tijdstip waarop dit besluit is vastgesteld en in werking is getreden.

3. Gelijkwaardige of betere bescherming

Volgens de Wet luchtvaart (artikel 8.17, zevende lid) dient elk besluit, volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit, een beschermingsniveau ten aanzien van externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging te bieden dat voor ieder van deze aspecten,

gemiddeld op jaarbasis vastgesteld, per saldo *gelijkwaardig* is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het eerste besluit.

Of sprake is van een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt beoordeeld aan de hand van criteria die gebaseerd zijn op het totaal aantal woningen of mensen die aan een bepaalde geluidbelasting of een bepaald extern risico worden blootgesteld. Deze criteria zijn voor het eerst vastgelegd in de overgangsartikelen XI t/m XIII van de wijziging van de Wet luchtvaart (Stb. 2002, 374). Op basis van deze criteria is vastgesteld dat het beschermingsniveau van het eerste luchthavenverkeerbesluit voldoende was. Het beschermingsniveau van dit eerste besluit is vervolgens, zoals de wet aangeeft, de maatstaf voor ieder volgend besluit. Bij de toets van dit besluit aan de gelijkwaardigheidscriteria zijn de gelijkwaardigheidscriteria gehanteerd zoals opgenomen in bijlage 4 bij het eindadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol dat de Alderstafel Schiphol op 8 oktober 2013 heeft uitgebracht. In de kabinetsreactie op dit advies (Kamerstuk 29 665, nr. 190) wordt het nieuwe stelsel onderschreven en is onder meer het voornemen opgenomen om het nieuwe normen- en handhavingstelsel in wet- en regelgeving (met name de Wet luchtvaart en het LVB) te verankeren. Een voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart, waarmee het nieuwe stelsel een basis krijgt in die wet, is op 1 december 2014 (Kamerstuk 34 098, nr. 1) aan de Tweede Kamer aangeboden.

De grenswaarden in de handhavingspunten zorgen ervoor dat, met betrekking tot geluid, het gelijkwaardige beschermingsniveau is geborgd. De formulering "dat het beschermingsniveau per saldo *gelijkwaardig* moet zijn" betekent niet dat (lokaal) het beschermingsniveau *gelijk* moet zijn aan het beschermingsniveau van het eerste besluit. In de toelichting bij het wetsvoorstel wordt aangegeven dat het beschermingsniveau gezien moet worden als een gemiddeld niveau op jaarbasis en dat het niveau per saldo gelijkwaardig of beter moet zijn. Dat houdt in dat het beschermingsniveau niet op ieder moment van de dag beter moet zijn, noch dat voor ieder punt het beschermingsniveau beter moet zijn dan de door het eerste besluit geboden bescherming (Kamerstukken II 2001/02, 27 603, nr. 3). Bij wijziging van het LVB wordt vooraf getoetst of de door te voeren wijziging voldoet aan de gelijkwaardigheidscriteria.

Tabel: Criteria voor gelijkwaardigheid

Gelijkwaardigheid	
Aspect	**Criterium**
Woningen binnen 58 dB(A) L_{den}-contour	11.900
Ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L_{den}-contour	180.500
Woningen binnen 48 dB(A) L_{night}-contour	11.000
Ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) L_{night}-contour	49.000

4. De gevolgen in beeld

Het onderhavige besluit biedt de mogelijkheid de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te vervroegen naar 22.30 uur en ook voor de andere banen dan de Polderbaan en de Kaagbaan te

verlengen tot 6.30 uur. Afhankelijk van het actuele verkeersaanbod en/of andere (operationele) omstandigheden moet het volgen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ook kunnen worden toegepast vanaf 22.15 uur tot 6.45 uur, met als richttijden 22.30 uur en 6.30 uur. Voor de onderbouwing van dit besluit is een rapport gemaakt over de milieueffecten van de maatregel. In dat rapport (Evaluatie vervroegen nachtprocedures Schiphol, To70, maart 2015) is onderzocht wat de effecten van de beoogde wijziging voor de geluidbelasting en de ruimtelijke ordening zijn. Het milierapport is geen formele milieueffectrapportage of merbeoordeling in de zin van het Besluit mer. Een wijziging in vertrek- en naderingsroutes zonder een wijziging van grenswaarden van geluid of beperkingengebieden is volgens het Besluit mer niet mer(beoordelings)plichtig.

Voor het bepalen van de effecten van de beoogde wijziging van het LVB is het vervroegen van de nachtprocedures geëvalueerd aan de hand van de gebruiksjaren 2013 en 2014. Dit is gedaan door te bepalen hoeveel procent van het verkeer in gebruiksjaar 2014 (toen het experiment met de nachtprocedures vanaf 22.30 uur plaatsvond) tussen 22.00 uur en 23.00 uur de nachtprocedures heeft gebruikt. Deze resultaten zijn vergeleken met gebruiksjaar 2013 (het jaar voorafgaand aan het experiment). Het bepalen van de effecten in relatie tot de criteria voor gelijkwaardigheid en de inschatting van de ruimtelijke effecten is gedaan met het rekenmodel ‘Daisy’. Met dit rekenmodel zijn twee scenario’s doorgerekend. Het scenario uit de GP2015 geeft de beste inschatting van het hinderbeperkende effect van het vervroegen van de nachtprocedures bij het huidige verkeersvolume. Het 510k scenario geeft de op dit moment meest waarschijnlijke situatie bij 510.000 vliegtuigbewegingen. De afspraken die op 29 januari 2015 aan de Alderstafel zijn gemaakt met betrekking tot het verlagen van het maximale volume tot 500.000 vliegtuigbewegingen konden in het milieurapport niet meer meegenomen worden. Het is aannemelijk dat een scenario met 500.000 vliegtuigbewegingen vergelijkbare effecten laat zien als het 510k scenario. Op basis van de verwachte operationele wijzigingen is beredeneerd wat de mogelijke effecten zijn voor het Totaal Volume Geluid (TVG), de externe veiligheid, ruimtelijke ordening, de emissies tijdens Landing & Take Off (LTO-emissies), de lokale luchtkwaliteit en de broeikasgassen.

De verwachting van Schiphol en LVNL is, dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de nachtprocedures vanaf 22.30 uur steeds minder wordt. Naarmate de nachtprocedures minder lang kunnen worden ingezet, zullen ook de verwachte effecten afnemen. Uitgaande van groei van het verkeer, zijn de gepresenteerde effecten van het vervroegen van de nachtprocedures naar 22.30 uur bij 510.000 vliegtuigbewegingen daarmee een bovengrens.

Tabel: Inzet van de nachtprocedures tussen 22.00 uur en 23.20 uur voor en tijdens experiment

Tijd	**GJ2013**	**GJ2014**
22.00	0%	<1%
22.10	0%	<1%
22.20	0%	<1%
22.30	1%	46%
22.40	2%	98%
22.50	2%	99%
23.00	64%	99%
23.10	100%	100%
23.20	100%	100%

Uit het evaluatierapport blijkt dat de nachtprocedures tussen 22.30 uur en 23.00 uur in de experimenteerperiode daadwerkelijk zijn ingezet. Terwijl in gebruiksjaar 2013 (1 november 2012 tot en met 31 oktober 2013) de eerste 10 minuten 2% van het verkeer via de nachtprocedures is afgehandeld, is dit percentage als gevolg van het experiment in gebruiksjaar 2014 (1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014) opgelopen tot 98%. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de luchtvaartsector zich heeft ingespannen en de prestatie heeft geleverd om vrijwel het gehele half uur tussen 22.30 uur en 23.00 uur het verkeer via nachtprocedures af te handelen. Uit het evaluatierapport blijkt verder dat de maatregel per saldo leidt tot een afname van het aantal geluidbelaste woningen en ernstig gehinderden. De ruimtelijke effecten, de effecten op de externe veiligheid en de effecten op de lokale luchtkwaliteit zijn dermate klein dat er op deze criteria geen significant effect optreedt.

Geluid: Grenswaarden in handhavingspunten
Zoals in de inleiding aangegeven worden de grenswaarden van de handhavingspunten geluid bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder b, van de Wet luchtvaart niet aangepast.

Totaal Volume Geluid
De wijziging van het LVB heeft geen significante invloed op het Totaal Volume Geluid (TVG). De grenswaarden voor TVG (etmaal en nacht) veranderen niet.

Effecten voor gelijkwaardigheid (geluid)
De uitkomsten van de tellingen voor de gelijkwaardigheidsaspecten voor geluid zijn in kaart gebracht aan de hand van het GP2015 en het 510k scenario. Het GP2015 scenario geeft aan hoeveel hinderbeperking het vervroegen van de aanvang van de nachtprocedures bij het huidige verkeersvolume oplevert. Het 510k scenario geeft een verwachting voor de hinderbeperking bij een toekomstig scenario.

Woningen en ernstig gehinderden/slaapverstoorden

Tabel: Effect van vervroegen nachtprocedures op hinder bij GP2015 scenario (WBS2005)

Gelijkwaardigheid		**Referentie**	**Delta vervroegde nacht**
Aspect	**Criterium**	**23.00 uur**	**22.30 uur**
Woningen binnen 58 dB(A) L_{den}-contour	11.900	8.600	-50
Ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L_{den}-contour	180.500	139.500	-700
Woningen binnen 48 dB(A) L_{night}-contour	11.000	6.200	-
Ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) L_{night}-contour	49.000	17.000	-

Uit de tabel blijkt dat het vervroegen van de nachtprocedures voldoet aan de criteria voor gelijkwaardigheid. De wijziging levert bij het verkeersvolume van gebruiksjaar 2015 een afname van 700 ernstig gehinderden en een afname van 50 woningen met hoge geluidsbelasting op. De wijziging heeft geen effect op de L_{night} geluidsbelasting voor de nachtperiode (23.00 uur tot 7.00 uur).

Tabel: Effect van vervroegen nachtprocedures op hinder bij 510k scenario (WBS2005)

Gelijkwaardigheid		Referentie	Delta vervroegde nacht
Aspect	**Criterium**	**23.00 uur**	**22.30 uur**
Woningen binnen 58 dB(A) L_{den}-contour	11.900	11.300	-15
Ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L_{den}-contour	180.500	178.500	-650
Woningen binnen 48 dB(A) L_{night}-contour	11.000	7.600	-
Ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) L_{night}-contour	49.000	26.500	-

Uit de tabel blijkt dat het vervroegen van de nachtprocedures voldoet aan de criteria voor gelijkwaardigheid. De wijziging levert bij het verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen een afname van (maximaal) 650 ernstig gehinderden en een afname van 15 woningen met hoge geluidsbelasting op. De wijziging heeft geen effect op de L_{night} geluidsbelasting voor de nachtperiode (23.00 uur tot 7.00 uur).

Zoals eerder gesteld is de verwachting van Schiphol en LVNL, dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de nachtprocedures vanaf 22.30 uur steeds minder wordt. Naarmate de nachtprocedures minder lang kunnen worden ingezet, zullen ook de verwachte effecten afnemen. Uitgaande van groei van het verkeer, zijn de gepresenteerde effecten van het vervroegen van de nachtprocedures naar 22.30 uur bij 510.000 vliegtuigbewegingen daarmee een bovengrens.

Tabel: Effect van vervroegen nachtprocedures op hinder bij 510k scenario en WBS2008

Geluidshinder	Referentie	Delta vervroegde nacht
Aspect	**23.00 uur**	**22.30 uur**
Woningen binnen 58 dB(A) L_{den}-contour	12.300	-25
Ernstig gehinderden binnen 48 dB(A) L_{den}-contour	199.000	-700
Woningen binnen 48 dB(A) L_{night}-contour	7.600	-
Ernstig slaapverstoorden binnen 40 dB(A) L_{night}-contour	30.000	-

Voor de toets aan de criteria voor gelijkwaardigheid wordt gebruik gemaakt van een woning- en inwonerbestand met de situatie uit 2005. Ter controle is de hoeveelheid hinder ook in kaart gebracht met een actueler woning- en inwonerbestand (met de situatie zoals die in 2005 voor 2008 verwacht werd; WBS2008).

Gezien de beperkte verschillen tussen de GP2015 en het 510k scenario zijn de effecten alleen bij 510.000 vliegtuigbewegingen in kaart gebracht. Omdat de wijziging geen invloed heeft op de L_{night} geluidbelastingsberekening voor de nachtperiode (23.00 uur tot 7.00 uur) zijn de effecten alleen voor de L_{den} geluidsmaat in kaart gebracht. De meer actuele woningbouwsituatie geeft een vergelijkbaar beeld van de te verwachten hinderbeperking als het beeld dat uit de gelijkwaardigheidsberekeningen volgt.

Externe veiligheidsrisico

Het besluit heeft geen gevolgen voor de ligging van de risicocontouren voor externe veiligheid en de grenswaarde voor het Totaal Risico Gewicht (TRG). Dit komt omdat wijzigingen in gebruik van vliegprocedures plaatsvindt buiten het 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicogebied.

Het Totaal Risico Gewicht (TRG) wijzigt niet. Het TRG is niet gevoelig voor veranderingen in baangebruik, vliegroutes en het gebruik van vliegprocedures.

Ruimtelijke effecten
Om na te gaan of het vervroegen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures ruimtelijke effecten heeft, zijn de veranderingen van de 58dB(A) en 48dB(A) contouren van de GP2015 en 510k scenario's bepaald.

Gezien de zeer beperkte verandering van de contouren en de beperkte toename van verkeer op de Zwanenburgbaan (+0,1 dB(A) in handhavingspunt 30 (circa 2,3% meer vliegtuigen) is er geen sprake van significante effecten op de gebieden die voor ruimtelijke ordening relevant zijn.

Lokale luchtkwaliteit
Er is geen effect op de lokale luchtkwaliteit. Lokale luchtkwaliteit wordt namelijk beïnvloed door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op vlieghoogtes tot circa 350 meter (ongeveer 1.000 voet). Wijzigingen in gebruik van vliegprocedures vinden hoofdzakelijk plaats boven deze hoogtes. Alleen de wijziging van de baanpreferentietabel (bij de nachtprocedures wordt de Zwanenburgbaan in plaats van de Aalsmeerbaan ingezet) kan effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. Echter, de toename van het verkeer op de Zwanenburgbaan is dermate klein (+0,1 dB(A) in handhavingspunt 30 komt overeen met circa 2,3% meer vliegtuigen) dat er geen significant effect te verwachten is.

De in het LVB voorgeschreven emissieberekeningmethodiek is ongevoelig voor het gebruik van een andere vliegprocedure. Het besluit heeft dan ook geen effect op de LTO-emissies zoals begrensd in het LVB.

Klimaatgassen
De beoogde wijziging van het LVB leidt enerzijds tot meer uitstoot van klimaatgassen door langere vliegduur als gevolg van het gebruik van langere vliegroutes. Anderzijds zal door toepassing van een optimaler daalprofiel de uitstoot afnemen. Wanneer alleen naar het effect van de langere vliegroutes gekeken wordt is het effect van de maatregel op de CO_2 uitstoot binnen de Schiphol TMA, minder dan 0,1% extra CO2 uitstoot t.o.v. totale CO_2 uitstoot als gevolg van vliegverkeer Schiphol.

De werkbaarheid van de beoogde wijziging voor de luchtverkeersleiding
Uit het evaluatierapport blijkt dat de nachtprocedures met een half uur vervroegd zijn. Navraag bij LVNL heeft bevestigd dat, wanneer de omstandigheden dit toelieten, de nachtprocedures in GJ2014 maximaal een half uur vervroegd zijn en dat dit geen invloed heeft gehad op de werkbaarheid. De verwachting van Schiphol en LVNL is, dat als de verkeersvolumes toenemen, de toepassing van de nachtprocedures vanaf 22.30 uur steeds minder wordt. Naarmate de nachtprocedures minder lang kunnen worden ingezet, zullen ook de verwachte effecten afnemen. Uitgaande van groei van het verkeer, zijn de gepresenteerde effecten van het vervroegen van de nachtprocedures naar 22.30 uur bij 510.000 vliegtuigbewegingen daarmee een bovengrens.

5. Milieueffectentoets en bedrijfseffectentoets

Voor besluitvorming over het LVB is een milieueffectentoets (MET) en een bedrijfseffectentoets (BET) voorgeschreven. Beide toetsen zijn door het ministerie van Infrastructuur en Milieu positief beoordeeld.

Milieueffectentoets (MET)
Voor de onderbouwing van dit besluit is uitvoering van een milieueffectentoets verplicht. In dat kader is door To70 onderzocht wat de effecten op geluid en ruimtelijke ordening zijn. Voor de effecten op de luchtkwaliteit en externe veiligheid is gebleken dat het besluit op die aspecten geen effect heeft (zie ook paragraaf 4).

Energiegebruik en de mobiliteit
Uit het milieurapport blijkt dat de CO_2 -uitstoot niet of nauwelijks wijzigt ten gevolge van dit besluit. Er zijn geen effecten te verwachten op het energiegebruik. De automobiliteit zal niet veranderen, aangezien het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol niet verandert. Om dezelfde reden zal het energieverbruik op Schiphol niet veranderen.

Verbruik en beheer van grondstofvoorraden
Het besluit heeft geen invloed op het gebruik en beheer van grondstofvoorraden.

Afvalstromen, emissies naar de lucht, bodem en het oppervlaktewater
Er zijn geen gevolgen voor afvalstromen en emissies naar bodem en oppervlaktewater. Ook heeft het besluit geen effect op de emissies naar de lucht.

Fysieke ruimte
Het besluit leidt niet tot fysieke uitbreiding van de luchthaven. Ook worden geen nieuwe beperkingen gesteld aan het gebruik van de omgeving van de luchthaven.

Bedrijfseffectentoets (BET; bedrijfseffecten, nalevingskosten en administratieve lasten)

Categorieën bedrijven waarvoor het LVB gevolgen heeft
Het LVB is specifiek van toepassing op de luchthaven Schiphol. Effecten treden op voor Schiphol N.V., voor LVNL en voor de luchtvaartmaatschappijen die Schiphol aandoen.

Aard en omvang van de kosten en baten van het LVB
Door het vervroegen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures neemt per saldo het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden af in de omgeving van de luchthaven Schiphol.

Kosten en baten van het LVB in relatie tot de draagkracht van het betrokken bedrijfsleven
Het besluit brengt geen additionele kosten met zich mee voor vliegtuigmaatschappijen waardoor de draagkracht van het betrokken bedrijfsleven niet negatief wordt beïnvloed.

Regelgeving in de meest relevante concurrerende landen en concurrentiepositie
Het vliegverkeer wordt in andere landen op een gelijke manier geleid door de luchtverkeersleiding. De concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol verandert niet door dit besluit. Ook brengt het geen additionele kosten met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen.

Gevolgen voor de marktwerking
Ten opzichte van het LVB 2012 zijn er geen gevolgen voor de marktwerking te verwachten.

Sociaal-economische effecten
Ten opzichte van het LVB 2012 zijn er geen sociaal-economische effecten te verwachten.

Administratieve lasten
De voorgenomen regelgeving bevat geen nieuwe informatieverplichtingen en heeft derhalve geen (wijziging van) administratieve lasten voor burgers of bedrijven tot gevolg. Op basis van deze constatering is besloten geen administratieve lasten- en regeldruk toets te laten uitvoeren door Actal.

HUF-toets
Het besluit is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid. De ILT heeft geconcludeerd dat het besluit uitvoerbaar en handhaafbaar is.

6. Inspraak- en voorhangprocedure en vervolgprocedure

Van 24 september tot en met 22 oktober 2015 ligt het ontwerpbesluit overeenkomstig artikel 8.24 in samenhang met de artikelen 8.13 en 8.14 van de Wet luchtvaart ter visie. Dit houdt in een bekendmaking in de Staatscourant en het bieden van gelegenheid aan een ieder om binnen vier weken na de dag waarop de bekendmaking is geschied, wensen en bedenkingen ter kennis van de Staatssecretaris van Milieu en Infrastructuur te brengen. Gelijktijdig met de start van de inspraakprocedures is het ontwerpbesluit overeenkomstig artikel 8.24 in samenhang met artikel 8.13 en 8.14 van de Wet luchtvaart op... overgelegd aan de beide Kamers der Staten-Generaal. Na de inspraak- en de voorhangprocedure en de verwerking van de ontvangen reacties zal het ontwerpbesluit worden aangeboden aan de Afdeling advisering van Raad van State voor advies.

Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

Op de kaarten met de luchtverkeerwegen in bijlage 1 met de nummers 02/21, 04/21, 06/21, 08/21, 10/21, 12/21, 14/21, 16/21, 18/21 en 20/21 wordt de periode voor de nachtprocedures gewijzigd in: 22.15 uur tot 6.45 uur. Dit biedt LVNL de mogelijkheid om als het verkeersaanbod en/of andere (operationele) omstandigheden dat toelaten de nachtelijke vertrekprocedures ook vanaf 22.15 uur tot 6.45 uur voor de andere banen dan de Polderbaan en de Kaagbaan toe te passen teneinde een gunstig effect op de hinderbeleving te bewerkstelligen. Daarbij zijn de richttijden voor het toepassen van deze procedures 22.30 uur en 6.30 uur.

De nachtperiode voor luchtverkeerwegen voor naderingen voor de Polderbaan en de Kaagbaan op kaart 21/21 is gesteld op 23.00 uur tot 6.00 uur. Omdat er geen luchtverkeerwegen voor naderingen voor de dag zijn voorgeschreven, kan LVNL tussen 22.15 uur en 23.00 uur en tussen 6.00 uur en 6.45 uur voor naderingen de nachtprocedures aanhouden.

De wijzigingen maken het mogelijk om straalvliegtuigen in de periode tussen 22.15 uur en 23.00 uur en tussen 6.00 uur en 6.45 uur, binnen de Schiphol TMA, ofwel de procedures voor de nacht, ofwel de procedures voor de dag te laten vliegen.

De mogelijkheid werd de LVNL al geboden tussen 6.00 uur en 6.45 uur door de wijziging van het LVB in verband met het verlengen van de nachtprocedures (Stb. 2012, 382). In het onderhavige besluit is dit verduidelijkt voor alle banen. Het is immers mogelijk, bijvoorbeeld bij groot baanonderhoud of bij harde noorden- of westenwind, dat tijdelijk ’s nachts een andere baan geopend is. Ook dan dient de mogelijkheid te worden geboden de nachtprocedures te volgen.

De afwijkingen die naar het oordeel van LVNL noodzakelijk zijn in verband met een veilige en doelmatige afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer, als bedoeld in het tweede lid van artikel 3.1.3 van het LVB, worden toegerekend aan de toegestane afwijkingspercentages voor de dag. Daarbij is pas sprake van een afwijking indien zowel van de nachtprocedure als van de dagprocedure is afgeweken. Op grond van artikel 2.5 van de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol meldt LVNL een dergelijke afwijking aan de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Artikel II

Het besluit treedt in werking op de dag na de publicatie in het Staatsblad. Hiermee wordt afgeweken van de zogenaamde vaste verandermomenten voor regelgeving vanwege het belang dat omwonenden hebben bij het vervroegen en verlengen van de nachtprocedures.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld